

Ámbito marítimo y Antiguo Régimen: economía, guerra y mentalidades en Berango y Leioa

(The maritime field and the Ancient Regime: economy, war and mentalities in Berango and Leioa)

Vargas Alonso, Francisco M.
I.E.S. "Cardenal Sandoval y Rojas"
Dpto. Orientación
09400 Aranda de Duero

BIBLID [1137-442X (2002), 21; 455-474]

Este trabajo estudia desde una perspectiva histórica el ámbito marítimo en dos localidades vizcaínas, las anteiglesias de Berango y Leioa, durante el Antiguo Régimen. Nos centramos en la reacción humana ante la realidad marina (mentalidades), y en el análisis de las actividades económicas relacionadas con el mar. Igualmente, destacamos el impacto que la Guerra Naval tuvo sobre los habitantes de dichas localidades y en las actividades desarrolladas por los mismos.

Palabras Clave: Antiguo Régimen. Comercio Marítimo. Guerra Naval. Levas. Emigración. Mentalidades.

Lan honek Bizkaiko herri biren itsas ingurunea aztertzen du historiaren ikuspegitik: Berango eta Leioa elizateak, Antzinako Erregimenaren garaian. Itsas errealitatearen aurrean gizakiek izan duten erreakzioak (pentsamoldeak) dira gure lanaren muina, itsasoarekin zerikusia duten jarduera ekonomikoaren azterketarekin batera. Orobat, Itsasoko Gerrak izan zuen eragina nabarmentzen dugu, bai bi herri horietako biztanleengan eta bai berek garaturiko jardueretan ere.

Giltza-Hitzak: Antzinako Erregimena. Itsas Merkataritza. Itsasoko Gerra. Erreklutazeak. Emigrazioa. Pentsamoldeak.

Ce travail étudie d'un point de vue historique le domaine maritime dans deux localités biscaïennes, les parvis de Berango et de Leioa, durant l'Ancien Régime. Nous nous concentrons sur la réaction humaine face à la réalité marine (mentalités), et sur l'analyse des activités économiques liées à la mer. Nous soulignons également l'impact de la Guerre Navale sur les habitants de ces localités et sur les activités développées par ceux-ci.

Mots Clés: Ancien Régime. Commerce Maritime. Guerre Navale. Appareillages. Émigration. Mentalités.

El período cronológico que va desde finales del siglo XV hasta finales del siglo XVIII, o principios del XIX, se caracterizó por unas estructuras demográficas y socio-económicas fruto de la evolución de la anterior realidad medieval. A esa base estructural se ha denominado Antiguo Régimen, y su permanencia y evolución hacia nuevas formas es lo que vamos a analizar en este estudio, centrándonos en tres vertientes de la realidad marítima: las actividades económicas, bélicas, y las mentalidades de las comunidades ante el ámbito marítimo. Todo ello a través del análisis de la realidad de dos anteiglesias vizcaínas, Berango y Leioa, tomando como marco cronológico el Antiguo Régimen.

La vida cotidiana estaba definida en las localidades que estudiamos por una serie de actividades agropecuarias características de una vida rural. La agricultura, con la revolucionaria adopción del maíz en el siglo XVII fue la base de un siglo de crecimiento en que junto a la ganadería, especialmente la cría de bueyes para el yugo y de ganado ovino, monopolizó buena parte del desarrollo económico de las localidades a las que dedicamos nuestro estudio. El peculiar aprovechamiento del monte, de los comunales, el carboneo, se asocian a la base antes citada para hacer realidad una “autosuficiencia” rural. Junto a todas las realidades apuntadas se dio además una relevante actividad marítima que llevó a los naturales de Berango y Leioa a surcar las rutas del Cantábrico, del Mar del Norte, de América y otras. Lo privativo de las dos localidades objeto de estudio, hoy municipios de la comarca de Uribe-Costa, es sin embargo, su adscripción marítima secundaria. No son Berango y Leioa localidades costeras, ni estaban habitadas mayoritariamente por marineros; pero su cercanía a la costa determinó unas relaciones directas con las actividades marítimas.

1. LA SOCIEDAD RURAL ANTE EL ÁMBITO MARÍTIMO

Las Sociedades locales que protagonizaron el Antiguo Régimen eran eminentemente agrarias. En el siglo XVI los labradores, entendidos como categoría social poseedora de unos mínimos medios de producción que entonces incluían caserías y parcelas de cultivo propias, eran mayoría, y esta categoría, pese a la cada vez más precaria situación de su propiedad, seguiría siendo preponderante, en Leioa hasta finales del siglo XIX, y en Berango hasta bien entrado el XX. Los más acomodados, junto a las ramas secundarias de los linajes medievales que seguían avecindadas en las anteiglesias vinculadas a cargos públicos y eclesiásticos, fueron amasando un patrimonio mayor, asentándose en las villas cercanas, controlando sus rentas en la anteiglesia de origen, donde los labradores iban quedando reducidos a inquilinos, a causa de las deudas, en lo que antes fuera su propiedad.

El siglo XVII inicia una etapa de acumulación de tierras por parte de los estamentos privilegiados. Y a pesar de que se ha apuntado el hecho de que la introducción del maíz favoreció una situación estable de la economía familiar, lo cierto es que paulatinamente el nivel de deterioro de los pequeños

patrimonios creció. Por si fuera poco por esas fechas se consumó la exclusión de los estamentos mayoritarios del vecindario de las anteiglesias de los cargos públicos del Señorío y de las localidades.

1.1. La estructura Social al final del Antiguo Régimen

Los diferentes Censos de población elaborados desde finales del siglo XVIII apenas dan información sobre la población marinera de Berango y Leioa. El Censo de Godoy nos permite delimitar la estructura de la Sociedad en la entrada del proceso que va a poner fin al Antiguo Régimen. La imagen es la de una Sociedad eminentemente rural, en la que la propiedad de los labradores se ha ido trocando en expansión del inquilinato. El citado Censo señala la existencia en Leioa de 42 labradores propietarios, 38 arrendatarios, 6 artesanos y 29 criados, además de un cura beneficiado, un capellán y un sacristán (en la vecina Erandio se señalaban en cambio 250 labradores arrendatarios). Esto supone que sobre 434 habitantes censados, cerca del 50% mantenían aún la propiedad de la tierra que labraban, el resto tenían contratos de arrendamiento, normalmente de 4-6 años.

En Berango, de 530 vecinos censados, sólo 25 eran labradores propietarios, mientras 476 personas eran calificadas como labradores/jornaleros arrendatarios, lo que representa que el 90% de la población residente en la localidad había perdido la propiedad sobre la tierra. Resulta en principio extraña la ausencia de datos que ofrece el citado recuento sobre los varones que estaban dedicados al oficio de navegantes en esa época, cuando en la declaración de propios y arbitrios de 1795 se hablaba de, en el caso de Leioa, una población de “*meros labradores y marineros* “. Las estadísticas de 1814 y 1825, de nuevo, no hacían mención de ningún marino pese a que varios vecinos se dedicaban a la actividad marítima¹.

Carecemos para etapas anteriores al siglo XIX de censos que nos informen del número de vecinos de Berango y Leioa que tenían el oficio marineros. De hecho, en ambas localidades no se dan Instituciones parejas a las Cofradías de mareantes existentes en Getxo y en la zona de Plencia, en las que seguramente se integraron los naturales de las dos primeras. En el caso de Berango contamos para el período 1802-1807, y para varios de los años 1846-1860, con anotaciones que nos indican el oficio de los padres de los bautizados, algo que normalmente no era apuntado, o que se realizaba de forma discontinua. Entre 1802-1807 tenemos noticia de 106 nacimientos, y de 24 de los padres se anota que eran marineros o navegantes. Entre estos últimos se destacaban a quienes tenían algún cargo de relevancia en el oficio de la mar (capitanes, pilotos, contramaestres...), citándose en 1803 a José Amechazurra, que además era mayordomo de la fábrica parroquial, y en

1. ACJG (Archivo Casa de Juntas de Gernika): Propios y Arbitrios. Lejona (1795), Reg. 8 bis, nº 57. ACJG: Estadística de Población 1825. Berango, Leioa.

1807 a Ygnacio de Udondo, Fiel Regidor y navegante. El estado general de población de 1800 cita la existencia de 29 marineros en Berango, esto representa el 17 % de la población masculina soltera y casada de más de 16 años (170 hombres en total)².

1.2. Antagonismo Labradores-Marineros

Hemos señalado ya la importancia de la actividad marítima en Berango y Leioa. Pero, como apuntaremos más tarde, la naturaleza “obligada” de las levas de marinería, que implicaban a población masculina labradora que en realidad poco tenía que ver con la navegación, no fue de extrañar el que se diera un rechazo popular a las levas, plasmado en la compra de sustitutos que acudieran a la Armada en lugar de los vecinos. Otro medio de comprobar ese rechazo es ahondar en lo que ha podido quedar incorporado a las tradiciones populares del pensamiento colectivo.

La leyenda popular del Canto de Lamia cuenta una historia paradigmática que refleja la mentalidad hostil del medio rural hacia el mar. Un hijo de labradores del monte de Bériz vende casa y hacienda para comprar una nave y emprender la azarosa vida marinera, pese a la oposición de la anciana madre, viuda. A partir de entonces la desconsolada mujer acudió a las Junqueras de Ondiz, esperando ver retornar el bajel, pero no vio cumplido su deseo, y al morir e ir al Cielo se le libró del dolor que aún perduraba en su interior por no haber podido asistir al regreso del hijo. El dolor de la anciana transformado en naturaleza celeste tornó a las playas de Ondiz, y a partir de entonces, en las Junqueras, se dejaba oír un singular canto cada vez que un navío emprendía la ruta hacia alta mar. Según la leyenda, era el canto de Lamia, y de ahí que las Junqueras de Ondiz acabaron por denominarse Lamia-ko. Pero esta historia refleja no sólo la anécdota, también contiene elementos que nos informan de las diferencias entre labradores y marineros.

La leyenda es una visión del mundo del mar desde el punto de vista del labrador, en ella subyace el rechazo a la actividad marítima, sobre todo cuando se elegía voluntariamente. Y por añadidura se expresa una condena de quien abandona el solar de sus padres, no por necesidad, sino por propia decisión que se refrenda con la venta de la parte del patrimonio que corresponde al infractor, en este caso el marinero. La Justicia divina impone entonces el castigo de no regresar nunca al solar familiar, caso del hijo en la leyenda, figura asimilable en la tradición popular a aquellos que voluntariamente embarcaban despreciando el patrimonio familiar de origen. Quienes se veían obligados por la necesidad a dejar el solar paterno no estarían, desde luego,

2. Véase el “Estado General de la Población de Vizcaya en el año 1800”, en ADF (Archivo Diputación Foral de Bizkaia): Armario 16, L-123. No hemos contabilizado los 11 varones viudos mayores de 50 años, para dejar un margen de población masculina imposibilitada de trabajar por enfermedad, senectud, etc.

conceptuados de igual modo. Estos últimos serían más bien los Indianos que volvían, siempre que fuera posible, a la tierra que les vio nacer³.

1.3. La Emigración hacia América

La presencia de naturales de Berango y Leioa en el Nuevo Mundo está refrendada en el primer caso por numerosos testimonios. En América muchos encontrarían una temprana muerte, pero para otros aquella fue tierra de promisión donde fundar un hogar. De la importante presencia de navegantes de ambas anteiglesias en las rutas americanas ya trataremos en los apartados dedicados a la actividad marítima y las levass de marinería. Aquí nos centraremos en el acontecimiento social de la emigración hacia América por vía marítima, con el fin de afincarse allí temporal o definitivamente.

Los libros parroquiales de difuntos son una fuente imprescindible para saber de los naturales de nuestras localidades que murieron estando ya avendados en América. El análisis de las partidas nos lleva a la conclusión, aparte de apuntar posibles deficiencias por carecerse de noticias, de que la presencia de leiotarras y berangotarras en aquellas tierras comenzó a tener cierta relevancia a mediados del siglo XVIII. Para éste encontramos en Berango registradas partidas de defunción de naturales del pueblo que estaban viviendo allí. En 1782 se celebraron exequias en la iglesia parroquial por la muerte, de la que llegó noticia, del bachiller José Ventura de Soparda en Panamá. En 1788 se celebró función por Juan Bautista de Gorronzona, de quien sólo se dice que murió “al irse a La Habana”. Dos años después, en junio, los funerales eran por el citado José Ventura de Soparda, su mujer, e hijos, ya que todos habían perecido ahogados “viniendo de Panamá”. En 1792 la función era por el 31º aniversario del fallecimiento, también en Panamá, de Simón de Soparda. Estos datos nos permiten especular con una emigración a América de segundones de la élite local que buscaban allí cargos que ejercer.

La presencia al mismo tiempo, en Panamá, de miembros de las familias Montiano, Ochandategui, y Soparda, probablemente se debía a una coordinación de esfuerzos que reflejaba la solidaridad entre gentes naturales o vinculadas a una misma anteiglesia. Y las buenas relaciones de las élites locales con un estamento superior como es el de la familia codiezmera de la anteiglesia, que desempeñaba cargos en el Consejo de Castilla, y en la milicia. Además, la tendencia, siempre que era posible, era la de regresar a la tierra natal. En definitiva, una muestra más de la importancia de las relaciones sociales, del parentesco⁴.

3. BASÁÑEZ, Jesús: *Lejona. Anteiglesia Vizcaína*, ed. Vizcaína, Bilbao, 1971, pp., 357-365. El escritor Antonio de Trueba recogió la citada leyenda en el siglo XIX; Un análisis documentado de las diferencias entre marineros y labradores en: BEASCOECHEA, José María: *Monografías de Pueblos de Bizkaia. Getxo*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1992, pp. 147-150.

4. AHEV (Archivo Histórico Eclesiástico de Vizcaya): Berango. Finados (1695-1828), Microfilm 9-68. No contamos con datos para Leioa porque la documentación se perdió en 1836.

En el siglo XIX la lista de naturales afincados en América es más amplia. En 1828 fallecía en el hospital del Rey, en La Habana, Victoriano de Ochandategui, hijo del escribano Miguel. Entre el año siguiente y finales del XIX encontramos otras 16 partidas de defunción registradas en las que no figura que el fallecido fuera navegante. Cuba es el infortunado destino de once de los protagonistas. Descontando el caso de Juan Antonio de Ochandategui que falleció allí a los 65 años, en 1866 tras larga estancia en la isla, la mayoría eran jóvenes. Así la media de edad de estos 10 era de 24,5 años. Dos defunciones se registran en Chile, otras tantas en Tepic -Méjico-, y una en un inidentificado, y sudamericano, valle de Aigua. En cambio en Leioa, para la que sólo disponemos de datos a partir de 1837, no se refleja, para el mismo período, dato alguno sobre defunciones en tierras americanas.

Berango nos ofrece varios casos de indianos que consiguieron hacer fortuna en tierras americanas. Ramón de Ochandategui y Lecue, hermano y tío de los escribanos Juan Bautista y Miguel, nacido en 1716, que marchó a América como secretario del mariscal Manuel de Montiano, codicizmero de la anteiglesia. Ramón fue Alcalde de Natá, Pánama, y sargento mayor de milicias, para luego regresar a Bizkaia, tras una veintena de años en el Nuevo Mundo (1739-1759), donde se casaría, con 45 años, en Lekeitio, siendo en 1766 alcalde de la misma⁵.

Otros indianos afortunados, naturales también de Berango, fueron los hermanos Pedro y Domingo de Aguirre, asentados en la ciudad mejicana de Tepic, donde además de ejercer sus negocios desempeñaron el cargo de vicecónsules. Ambos regresaron con un importante patrimonio. Su aventura es, sin embargo, posterior al final del Antiguo Régimen⁶.

2. ACTIVIDAD MARÍTIMA Y ECONOMÍA EN BERANGO Y LEIOA

Las actividades vinculadas con el mar fueron una de las constantes de Berango y Leioa durante el Antiguo Régimen. Ambas localidades, pese a no tener litoral marítimo en su propio territorio, están tan cercanas al Cantábrico y a la zona portuaria de Bilbao que desarrollaron, a veces a pesar suyo, una tradición marinera de siglos. Las temidas levas de marinería no eran la única vinculación que los naturales de dichas Anteiglesias tenían con el mar. La navegación comercial hacia el Norte de Europa va a ser una realidad palpable desde la Edad Media, continuándose durante los siglos siguientes, hasta los tiempos presentes.

La navegación de cabotaje, exportando productos como el hierro y la lana, para importar después, en el viaje de retorno, diversas manufacturas,

5. DIEZ, Alberto: *Berango. 40.000 Años de Historia*, ed. Ayuntamiento de Berango, Berango, 1990, pp. 376-377.

6. Sobre los hermanos Aguirre: DIEZ, A.: op.cit., pp. 381-383.

fueron una de las labores documentadas para el caso de los marineros de los dos municipios. En el siglo XVIII, hasta 1795, el volumen de la actividad comercial aumentó de forma sostenida. En ello va a contribuir la apertura de las rutas americanas, tras el fin del monopolio gaditano⁷.

2.1. Barcos, mercancías y rutas marítimas

El Mar, y la navegación, es históricamente algo más que una sucesión de batallas navales, que en todo caso no son sino una forma de política, “por otros medios”, consecuencia directa de los intereses económicos inherentes al tráfico comercial entre los Estados. De esas actividades marítimas, de sus riesgos, de sus consecuencias sociales, de las tradiciones inherentes a ellas nos han quedado numerosos testimonios documentales, en lo que se refiere a las anteiglesias objeto de esta investigación.

Dentro de la tradición marinera, la tipología de los barcos resulta una constante de análisis esencial. En la Antropología pertenecen a la Tecnología aplicable a la organización económica. Los tipos de buques en los que embarcaron los naturales de Berango y Leioa fueron diversos a lo largo del Antiguo Régimen (Siglo XVI- primera mitad del XIX), y entre ellos encontramos desde los navíos destinados a la larga navegación, especialmente indicados para los viajes a ultramar, hasta los más ligeros bergantines y goletas, dedicados al cabotaje en el Cantábrico. Entre los primeros citaremos el caso de la corbeta *Proserpina*, que cubrió la ruta Santander-Veracruz en 1801 mandada por el santurzano Pedro Antonio Trabudua, y en la que embarcaron al menos dos naturales de Berango. Sin embargo, este buque no es precisamente un ejemplo de nave dedicada al tráfico comercial. Al contrario, se trataba de un buque de guerra ligero, inmediatamente inferior a la fragata, que iba aparejado igual que los navíos, tres palos, aunque su dotación de artillería rondaba los 20-26 cañones, frente a los 74-80 de los navíos de guerra o los 30-50 de las fragatas. Rápido, y de buen navegar, con un peso normalmente superior a las 400 toneladas, era el tipo de barco adecuado para la exploración, la escolta, y el corso contra las rutas comerciales. La *Proserpina* se destacó en la citada ruta, haciendo dos presas entre ida y retorno⁸.

Entre los navíos mercantes vinculados a los naturales de nuestras localidades destacó el *Nuestra Señora de la Guía* que capitaneaba un lejonés, Manuel de Sarriá, y que era propiedad del bilbaíno José Ignacio de Gallate-

7. URIARTE, Gaizka: “Estructura Económica”, en VV.AA.: *Historia del País Vasco. Siglo XVIII*, Universidad de Deusto, Bilbao, 1985, pp. 145-157.

8. Archivo Histórico Provincial de Vizcaya (AHPV)-Protocolos: Ochandategui, Miguel (esc.), Leg. 4.399 (1802); O'DONNELL, Hugo: «Las reformas de la Armada», en VV.AA.: *Temas de Historia Militar. Ponencias. 2º Congreso de Historia Militar, Zaragoza 1988*, ed. E.M.E., Madrid, 1988, pp. 341-374, y BLANCO, José: «Los apostaderos navales de Ultramar», en Idem, pp. 505-556; GOLDSMITH-CARTER, George: *Veleros de todo el mundo*, ed. Bruguera, 1970, pp. 72-106; SEGRELLES, Vicente: *Historia ilustrada de los barcos*, ed. Afha, Barcelona, 1978, pp. 22-41.

bieta. Como indica la solicitud de Sarriá para obtener la Real Patente que permitiera la navegación del navío entre Bilbao y Cádiz, se trataba de un buque mercante de cierto porte, similar a las fragatas mercantes al uso en la segunda mitad del siglo XVIII, y por tanto de categoría mayor a la de las más comunes goletas, y bergantines. Estos últimos eran buques pequeños, de dos mastiles con velas cuadradas, con una vela de cuchillo en el palo mayor, la llamada cangreja mayor, y una vela cebadera en el bauprés, al objeto de estabilizar la proa cuando se navegaba con viento de popa. De alta arboladura, el bergantín de guerra era un barco rápido y manejable, armado con hasta 16 piezas, muy apto para el corso. El mercante era más lento, sobre todo por la carga que llevaba, y muy apto para el cabotaje a puertos cercanos. De hecho sus viajes no solían durar más de una semana. Las goletas eran parecidas a los bergantines, contaban con dos palos, velas cangrejas y foque. Ambos tipos de buques rondaban las 200-300 toneladas.

De los dos últimos tipos de buque encontramos numerosos ejemplos, sobre todo para los marinos berangueses. En el cuadro que luego ofreceremos aparecen el bergantín y la goleta que capitaneó Ramón Salsidúa, o los del primer tipo que mandaron Simón de Iturriaga, o Juan Bautista de Arrarte. Como vemos, los nombres que se daba a los buques solían ser de advocación religiosa, -algo por lo demás muy frecuente entre los barcos de la Armada-, como la goleta *San Antonio*, o el bergantín *Nuestra Señora de Begoña*. No faltaban otros nombres de tipo más frívolo, o pícaro, al menos en el contexto de la época.

Tampoco podemos olvidar embarcaciones más adecuadas al transporte de mercancías por vía fluvial, entre el Abra y los muelles de ambas riberas del Nervión, hasta Bilbao. Nos estamos refiriendo a las gabarras. Una detallada inspección realizada en 1740 muestra que Leioa disponía de una de esas embarcaciones en la cala de Udondo, mientras que las vecinas Getxo y Erandio disponían de 12 y 4 gabarras respectivamente. En Asúa tenemos constancia de la existencia de “bajeleros” para fecha tan temprana como 1579, en que Martín de Salazar pretendió quitar por la fuerza el derecho de peaje que cobraban dichos “bajeleros”, que se dedicaban al transporte de personas y mercancías entre las dos riberas de la ría.

Acerca de la propiedad de los navíos, estos normalmente pertenecían a particulares del comercio que se asociaban con el fin de que los riesgos de pérdida del buque o de la carga no recayesen sobre un único propietario, lo que podía suponer la ruina del mismo, aunque debemos apuntar la existencia de sociedades y normas sobre seguro marítimo que aseguraban carga y nave, disponiendo indemnizaciones para las que los propietarios vendrían cotizando a la correspondiente sociedad aseguradora, en caso de pérdida por naufragio u otro tipo de acontecimiento. Sobre ese sistema de multipropiedad contamos con algunos ejemplos para el caso de Berango, por ellos vemos que los capitanes solían ser propietarios de una parte del navío. Un primer caso es el del *Nuestra Señora del Carmen*, cuyo capitán era Isidro Arrarte, propietario, junto a su esposa Agustina Iturriaga, de una octava par-

te, 2.500 reales, de la nave. El segundo ejemplo es del año 1800, en que María Antonia de Iturriaga, viuda de Juan Bautista de Arrarte, capitán que fue del bergantín *Nuestra Señora de Begoña*, reclamó al porcionero de dicha embarcación la devolución de la cantidad reservada para reparaciones en el citado buque. El testamento posterior, (1812), de María Antonia de Bidaurrazaga señala que la misma era propietaria de 1/10 parte del barco *San Antonio*, que comandaba en esa fecha Andrés de Arana, vecino de Sopelana, valorándose dicho décimo en 2.000 reales⁹.

Navíos capitaneados por naturales de Berango y Leioa (Siglos XVIII-XIX)

Año.	Capitán.	Navío.	Tipo.	Despl.	Carga .	Ruta.
1776	Manuel de Sarria (Leioa)	<i>Nuestra Señora de la Guía</i> .	navío	+500 Tm.	diversa	Bilbao-Cádiz
1790	Ysidro de Arrarte (Ber.)	<i>Nuestra Señora del Carmen</i> .	bergantín	200 Tm.	–	–
1794	Ramón Salsidúa (Ber.)	<i>Las dos primas</i>	bergantín	200 Tm.	hierro	Donostia - Santander
1794	Simón Iturriaga (Ber.)	<i>La amable Susana</i>	Id.	Id.	Id.	Id.
1800	Juan Bta. Arrarte (B.)	<i>Nuestra Señora de Begoña</i> .	Id.	Id.	–	–
1814	Ramón Salsidúa (Ber.)	<i>San Antonio</i>	goleta	+100 Tm.	galletas vino maíz/ cebada/ avena	Bilbao-Socoa

FUENTES: A.H.P.V.-Protocolos/ A.C.J.G.-Alto-/A.D.F.-Corregimiento.

9. Caso del *Nuestra Señora de Begoña* en: ADF-Corregimiento, Leg. 2.146, exp. 653 (18-1-1800); Para los testamentos de Isidro de Arrarte, y María A. Bidaurrazaga: AHPV-Protocolos: Arias del Arco, Juan Bta.: Leg. 2.840 (1791), por el que sabemos que al citado Isidro se le debían además “400 reales de soldada y prima de capitán”, y Ochandategui, M., Leg. 4.401 (1812).

En cuanto a los tipos de cargas destacaron el hierro, el vino, los artículos de alimentación, y las gramíneas para el pienso de caballerías y otros animales. Las rutas principales de ese tráfico eran las del Cantábrico, tanto las que relacionaban las Provincias costeras vascas, como las que dirigiéndose al Oeste iban hasta Galicia, o en más largo recorrido, y hacia el Sur, a los puertos lusos, a Cádiz, e incluso al Mediterráneo. Por el Este comunicarían Bizkaia con toda la costa atlántica francesa, y por dicha ruta, hacía el septentrión, llegaríamos al Mar del Norte. Se trataba de un tráfico de cabotaje, en el que las naves casi nunca se alejaban en exceso de las costas. Sólo los navíos en las rutas hacia América, o en el retorno desde allí, arriesgaban una navegación prolongada alejada de tierra firme¹⁰.

2.2. Los Marineros y los riesgos de su Profesión

Las categorías de los marineros eran diversas, durante el Antiguo Régimen encontramos desde el grado de capitán, a los muchachos (14-16 años) que actuaban como grumetes y pajes aprendiendo el oficio de marinero. Además de esta última categoría, marinero, encargada de las tareas de manejo de las naves, también encontramos a los calafates, individuos que bien fuera embarcados, o en los astilleros, se dedicaban a cerrar las juntas de las tablas de los barcos con estopa y brea. Por otro lado, la defensa de las naves de cierto porte exigía al menos una pequeña dotación artillera, y era natural la presencia de algún artillero a bordo. Los pilotos eran sin duda una figura insustituible por el conocimiento que tenían de las rutas del tráfico y de las costas. De estos últimos, señalaremos que entre los escogidos por Algorta, en 1652, para ejercer como pilotos en el Abra, se encontraban varios naturales de Leioa¹¹.

La navegación era en los albores de la contemporaneidad una actividad arriesgada, independientemente de que se navegara bajo el pabellón de la Armada Real donde el riesgo de combate era real. Los marinos mercantes corrían un peligro parejo porque a los accidentes de mar o a las enfermedades se unían, en caso de guerra, la amenaza de ser muerto o preso por el corso rival. Y acabar en uno de los pontones-presidio ingleses no era la mejor de las suertes, tal como comprobaría, por ejemplo, Manuel de Castro, marino portugalujo, relacionado con Leioa, a causa de que su esposa, Rita Ortiz, tenía interpuesta una demanda contra Simón de Echebarría, lejonés, por paga de reales, mientras él citado estaba preso en Inglaterra¹².

10. WALLERSTEIN, Immanuel: *El moderno sistema mundial I*, ed. Siglo XXI, Madrid, 1984, pp. 239-240, 283-286, 304-308, 311-312, 461-463; BRAUDEL, Fernand: *Civilización material y capitalismo*, ed. Labor, Barcelona, 1974, pp. 315-325.

11. ADF-Corregimiento: Leg. 1.745, exp. 20, (28-III-1767). Tenemos el caso de Juan Sesumaga, vecino de Leioa y calafate en el Real Astillero de Guarnizo (Santander).

12. Simón promovió a su vez actos ejecutivos, por idéntico motivo, contra otro portugalujo, Antonio de Ayo. ADF-Corregimiento: Leg. 1.131, Exp. 6, (2-V-1763); Para el peligro del corso sobre el tráfico marítimo: BROMLEY, J.S.: *Corsairs and Navies 1660-1760*, The Hambledon Press, London, 1987, pp. 150-430.

El caso del capitán Ramón Salsidúa, natural de Berango, nos ilustra acerca de los difíciles avatares por los que debía pasar un marino. En 1794, mandando el bergantín *Las dos primas*, estuvo a punto de caer, junto al buque de la misma categoría *La amable Susana*, comandado por el también berangués Simón de Iturriaga, en manos de los franceses que estaban invadiendo el litoral guipuzcoano estando ambos buques anclados en la ría de Deba cargados de vasijas de hierro especiales que servían para conducir azogues a América. Ese material pertenecía a la Real Hacienda, y precisamente en el momento de hallarse anclados los bergantines, se rendía Gipuzkoa a los galos que dieron orden de que ningún navío zarpase. Sin embargo, días después ambos buques, con el apoyo de las lanchas de Ondárroa, consiguieron zafarse, conduciendo su carga a Bermeo, y después a Santander. Esto no libró a ambos capitanes del consiguiente expediente de investigación con el fin de dilucidar posibles negligencias en su actuación¹³.

Años después, Salsidúa veía a la goleta bajo su mando, la *San Antonio*, naufragada en el puerto francés de Socoa, perdiéndose la carga de galletas, maíz, cebada, vino y avena, que llevaba por cuenta de Francisco Corral, vecino y del comercio de Bilbao, y de la firma *Viuda de Trotiaga e Hijos*, también bilbaína, que actuaban a su vez por cuenta de los señores Nathaniel y William Thorton, de Londres¹⁴.

La documentación ha preservado el testimonio de diferentes usos y costumbres en el ámbito marítimo del Antiguo Régimen. Por ejemplo, el documento protocolario que refleja el desposorio entre Francisco Antonio de Larraondo, natural de Berango, y Manuela Mazustegui, de Lujua. Estos esponsales se realizaron por poderes, por hallarse el novio ausente en la navegación. En otros casos, marineros ausentes daban poderes para otros menesteres, caso del berangués Juan Ramón Beitia, que en 1811 dio poder a Ramón Gorrondona para que cobrase de Juan Bautista Larreategui, de la Coruña, 982 reales que el capitán del bergantín *Tres Hermanos*, Juan Bautista Muñecas, había depositado para pagar sueldos devengados por Beitia¹⁵.

Para el siglo XIX abundan las inscripciones de marinos finados naturales de la anteiglesia de Berango. No en Leioa para la que sólo contamos con libros de finados a partir de 1837 que no reflejan defunciones de marinos de esta localidad. En Berango en un período que supera el del final del Antiguo Régimen (1811-1890), los libros de finados registran 1.024 defunciones, de ellas 37 corresponden a marinos o emigrados al Nuevo Mundo. También se

13. Para los sucesos en Deba: ACJG-Alto: Expedientes Judiciales, Reg. 26, nº 1. La tropa del capitán comandante de fieles paisanos (Milicias) Juan José de Churrua obligó a los capitanes a salvar los barcos "a la bayoneta calada".

14. Para el naufragio del *San Antonio*, ADF-Corregimiento: Leg. 756, exp. 39 (5-5-1814).

15. Para el oficio de los padres de los nacidos, véase: AHEV-Santo Domingo de Berango, Bautizados, Libro 1-5; Sobre los esponsales Larraondo-Mazustegui, y el poder otorgado por Beitia: AHPV-Protocolos: Ochandategui, Miguel (esc.), Leg. 4.399 (1803), y Leg. 4.401 (1811).

registraron defunciones de marinos en la ruta de Guinea (1814), o en la indefinida expresión de “en la costa de Africa” (1829). Los años más destacables por este concepto son los de 1856 en que dos marineros de Berango murieron en la Habana por el vómito. En 1865 otros tres jóvenes beranguenses fallecían en la ruta Vigo-Santiago de Cuba sirviendo en la Armada. Pero 1867 fue un año más trágico ya que se registran un navegante muerto por el vómito en La Habana, otro navegante muerto por una caída, y otros tres fallecidos en el naufragio del bergantín *Don Juan* en el Norte de Holanda¹⁶.

2.3. El Barco de Pasaje a Portugalete

Aunque no es precisamente un ejemplo de navegación en alta mar, o de cabotaje comercial, el barco de pasaje de la ría, que relacionaba las anteiglesias de la margen derecha con la Villa de Portugalete, tiene una importancia destacada en el ámbito de las relaciones comerciales y humanas que los naturales de Berango y Leioa mantenían con el exterior. La constancia de este servicio es reiterada a lo largo de los siglos de vigencia del Antiguo Régimen, y debemos catalogar este medio de comunicación como de extrema importancia, al menos hasta la introducción de notables mejoras en la red viaria a partir del siglo XVIII, y la posterior aparición del ferrocarril que desde Bilbao recorría la margen derecha de la ría en la segunda mitad del siglo XIX.

Las relaciones de la villa de Portugalete con las anteiglesias de la ribera derecha del Nervión fueron particularmente tormentosas. En 1561 Getxo pleiteaba con Portugalete sobre la jurisdicción de las arenas del Gobelas, que causaban cuantiosos daños a la navegación, y en las que cada parte pedía que la otra realizase el desvío del río con el fin de evitar que sus sedimentos alimentasen la llamada barra de Portugalete. Estas diferencias se prolongaron hasta el siglo XVIII en que se realizaron numerosas mejoras por intermedio del Consulado de Bilbao. En 1579 eran ya cinco las anteiglesias enfrentadas con Portugalete, ya que a Getxo se añadían Berango, Erandio, Lejona, y Urdúliz, todas ellas pidieron a las autoridades que el alcalde de Portugalete que se había atrevido a salir a Tierra Llana estando acusado criminalmente volviese a ser reducido a prisión, situación en que se encontraba hasta que el Corregidor lo liberó.

Esa conflictividad no impidió una relación fluida entre las anteiglesias y un Portugalete que irradiaba su influencia económica sobre los territorios vecinos. La villa atraía no sólo por las mercaderías que llegaban del exterior, sino también como mercado al que los vecinos de anteiglesias como las de Berango, Leioa, o Getxo, acudían con la finalidad de vender los excedentes de sus cosechas, o cabezas de ganado. Por ello, cinco anteiglesias de la mar-

16. AHEV-Berango: Finados, Libros 2-1, 5-3; En Bautizados, Libros 1-5, 7-1, y para los años 1846, 1848, 1849, 1852, 1853, y 1860, para los 101 bautizados en Berango en estos 6 años se recogen 6 padres navegantes, aunque se apunta que 2 de ellos eran vecinos de Getxo-Algorta, y otro de Erandio.

gen derecha, se mancomunaron para mantener un barco de pasaje que comunicara ambas riberas.

El barco de pasaje a Portugalete, que funcionaba “desde muy antiguo”, continuaba una relación tradicional que existiría, sin duda, desde la fundación de la villa. Tal como muestran las cuentas municipales, al ser un bien perteneciente a las tres anteiglesias de Berango, Getxo, y Leioa, el barco podía ser una fuente de ingresos. Sin embargo en el caso de Leioa no tenemos constancia de partidas de esa procedencia en el cargo, aunque sí se aprecian gastos con motivo del mantenimiento del citado barco, como demuestran los más de 800 reales aportados en 1750 para su mantenimiento. Por contra Berango recibió de Getxo y Leioa más de 900 reales, en 1751, en concepto de la parte que le correspondía por el barco de pasaje a Portugalete¹⁷.

La explotación se efectuaba mediante público remate por el que los beneficiarios de la explotación se comprometían al pago de unas rentas a las anteiglesias, aunque en ocasiones las mismas debieron contratar asalariados para hacerse cargo del barco, tal parece indicar la cuenta de Berango de 1756 en que se anotan en la data 510 reales pagados a Lorenzo de Uríbarri como “jornal del pasaje del tiempo que estuvo a cuenta de las tres repúblicas unidas”. Más común era el que particulares consiguieran el arriendo tras pujar en los citados remates. Estos pagarían unas rentas determinadas a las anteiglesias, asegurándose a cambio el cobro de tasas. Estas hacia 1754 consistirían en el pago de un celemin de trigo al año y por familia, a excepción de las viudas que carecían de bienes raíces que no pagaban nada. Más tarde, para principios del siglo XIX, sabemos que las condiciones de remate del barco de pasaje contemplaban que cada vecino de Getxo, Berango, y Leioa, menos viudos y solteros, pagase por derecho de cruce 1 almud de trigo al año. Los dueños de caballerías que pasasen pagarían 32 maravedís por las mismas, 16 mrs. pagarían las cabezas de ganado vacuno y de porcino adulto, mientras que para las menores de la última especie la tasa era de 8 maravedises¹⁸.

En 1754, además, surgieron de nuevo los problemas con Portugalete cuando la Villa consideró que debía reservarse para ella el servicio de paso entre ambos márgenes de acuerdo con la Carta-Puebla medieval que le daba jurisdicción sobre la ría hasta Luchana. Por ello, a partir del día 29 de enero de aquel año, una lancha de Portugalete efectuó el servicio de pasaje del canal, rompiendo la costumbre que reservaba tal menester a las anteiglesias

17. De las 5 anteiglesias que instituyeron el barco, quedaron luego las tres citadas como propietarias, tras hacer dejación de sus derechos Sopelana y Urdúliz. ADF-AMB (Archivo Municipal de Berango): Libro de Cuentas Municipales 1751-1832, y AML (Archivo Municipal de Leioa): Negociado de Hacienda. Libro de Elecciones 1731-1770. Las cantidades ingresadas por Berango de las rentas del barco de pasaje fueron variadas: 106 reales en 1762; 100 en 1765; 220 reales en 1767; 120 en 1768; 600 reales en 1778; 405 en 1780; 525 reales en 1785..., etc.

18. ADF-AMB: Libro de Cuentas cit.; AHPV-Protocolos: Ochandategui, M., Leg. 4.401, fols. 210-213 (24-XII-1812), para las tasas de peaje del barco de pasaje.; BASAÑEZ, J.: op.cit., pp. 24-25, para tasas de 1754 y litigio de ese año con Portugalete.

mancomunadas ya que se exigió a los vecinos de las mismas que iban a la Villa que retornasen en la lancha portuguesa, pagando un cuarto por viaje. Naturalmente las anteiglesias expusieron que una Real Carta Ejecutoria les concedía desde antiguo el poner barco y nombrar barquero. Berango, en representación de las anteiglesias, pidió la suspensión del servicio inaugurado por Portugalete, y la sanción correspondiente para los responsables. Pero finalmente Portugalete pudo continuar usando su lancha de pasaje, aunque dejando en libertad a quienes regresaban a la ribera derecha de escoger el barco de las anteiglesias. Con ello la situación quedó estabilizada hasta finales del siglo XIX, en que hacia 1880 aún se remataba en Getxo el barco de pasaje a Portugalete. La inauguración del Puente Colgante, en 1893, abrió una nueva vía de comunicación entre ambas orillas.

Sobre el tantas veces citado barco ha llegado hasta nosotros numerosa documentación que refleja pleitos, como el promovido en 1712 por Getxo contra las otras 4 anteiglesias, y en el que ya se apuntaba la insuficiencia del barco de pasaje para cubrir la amplia demanda de cruce, así como las diferencias existentes sobre el nombramiento de los barqueros. El incumplimiento de las condiciones del remate por parte de los últimos, ocasionaba las consiguientes reclamaciones de las anteiglesias, como cuando Getxo exigió a los arrendatarios, en 1788, el arreglo del barco, o, como en 1800, la paga de los reales estipulados. Otras veces eran los fiadores del beneficiario del arrendamiento los que demandaban al mismo el cumplimiento de las escrituras para evitar salir a su vez perjudicados por haber actuado como fiadores. Este último caso fue el de los lejonenses José de Zuazo y Juan de Icaza, que promovieron autos, en 1778, contra Antonio de Meso, de Getxo, para que pagase el arriendo debido por la explotación del barco¹⁹.

2.4. Otras actividades marítimas: Muelles y Naufragios

A principios del siglo XVII se dieron instrucciones para que los buques que entraban en la barra de Portugalete echasen la piedra y lastre que traían hacia la parte de Getxo y Leioa, con el fin de que los muelles existentes por aquella parte no se perdiesen sin remedio. Posteriormente en el siglo XVIII el auge del tráfico marítimo motivó que el Consulado de Bilbao dispusiese la mejora de la parte baja de la Ría, así como la problemática barra de Portugalete, cuya disposición natural favorecía el naufragio de las embarcaciones. De este modo, en 1731 el ingeniero Pedro Moreaut incluyó en su plan de mejora que en la ribera de Leioa y sus cercanías se echase lastre en los lugares de Gaztelu, El Palillo, y el propio muelle de Leioa. La finalidad era la de formar banco y terreno que permitiese erigir muelles. Un impuesto sobre las mercaderías en tránsito por el puerto permitió hacer frente al elevado presupuesto, 300.000 pesos, de composición del muelle de la barra, y

19. ADF-Corregimiento: Leg. 887, exp. 18 (29-VII-1712); Leg. 293, exp. 22 (22-VII-1788); Leg. 56, exp. 31 (24-V-1800); Leg. 453, exp. 10 (18-XII-1778).

de labrado de los muelles nuevos a ejecutar en la ribera lejonesa. Las obras se realizaron a partir de 1734 bajo la dirección del ingeniero francés Pedro Besibey.

En los años sesenta se reanudaron las obras en la ribera derecha de la ría, iniciándose con la construcción en Erandio del muelle, y puente nuevo en el canal del paraje de Asúa. El muelle se continuó ribera abajo hasta enlazar con el existente en Getxo, y del mismo se estipuló saldrían varias lengüetas, o embarcaderos, que facilitasen el atraque de buques y gabarras en aquel tramo. Estos trabajos incluyeron la construcción de un puente en Leioa, sobre el río Udondo, y un camino para el tránsito a pie y a caballo por la parte de la ribera²⁰.

En 1732 la Corona pidió al Señorío que controlase los incidentes a que daban ocasión los naufragios que se producían en las costas vizcainas, a causa de las rapiñas de que eran objeto los buques que embarrancaban en el litoral. Esto determinó que el Gobierno de la Provincia impartiese rigurosas instrucciones acordes con las leyes vigentes sobre naufragios, estipulando duras sanciones a quienes contraviniesen dichas disposiciones²¹.

Así, con el fin de evitar arbitrariedades sobre la suerte de los navíos embarrancados e irrecuperables, o de los restos naufragados, se nombraban unos peritos que procedían a valorar los restos del naufragio. De este modo, se adjudicaban los restos del barco en público remate, como el que consiguieron Francisco Biar, Bautista de Sarria, de Getxo, y Matías de Alango, de Leioa, al hacerse con los restos del navío *Santo Cristo de Finisterre*, propiedad del asturiano Francisco Batallas, perdido en 1770 en la barra de Portu-galete. Pero pese a la normativa menudearían los incidentes en torno a los pecios naufragados, como demuestra la causa promovida por otro lejonés, Manuel de Berreteaga, agredido por dos vecinos de Getxo, uno contra-maestre, cuando custodiaba los despojos de un buque naufragado en los arenales de Getxo²².

3. GUERRA NAVAL Y SERVICIOS DE ARMAS MARÍTIMOS DE BERANGO Y LEIOA

Una de las características del período comprendido entre el siglo XVI y el fin de la primera carlistada eran los servicios a la Corona, ya fuera en dinero u hombres para el ejército y la Armada. Este tributo de sangre constituía uno de los componentes esenciales con los que el Señorío contribuía, previa

20. GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado de Bilbao*, Tomo I, ed. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, pp. 61-395.; BASAÑEZ, J.: op.cit., pp. 117-118, 178, y 188-189.; BEASCOECHEA, J.M.: op.cit., pp. 29-32.

21. BASAÑEZ, J.: op.cit., pág. 179.

22. ADF-Corregimiento: Leg. 1.928, exp. 32 (1770), y Leg. 600, exp. 16 (1805).

petición de la Corona, a la política exterior de los monarcas castellanos. Esta carga, convertida en práctica habitual por los Austrias y los Borbones suponía una sangría continuada para las Anteiglesias del litoral vizcaíno a causa de que el vector naval era esencial para el sostenimiento de las posesiones europeas y ultramarinas de la Corona. No debemos olvidar además el carácter “patrimonial” más que “nacional” de los Estados del viejo continente al iniciarse la Edad Moderna. Esa actividad bélica tuvo amplias repercusiones en la vida de los naturales de la zona costera vasca.

La tradición marinera de Bizkaia, desarrollada en la Edad Media, determinó unas levas periódicas que son patentes para los casos berangués y lejonés. En el caso de la dinastía de los Austrias contamos con numerosos datos acerca de los contingentes humanos aportados por Bizkaia. En 1582 el Señorío destinó un contingente de 300 hombres a la flota enviada a conquistar las islas Terceras (Azores). De ese cupo seis hombres correspondieron a Leioa, y aunque no disponemos de la cifra exacta para Berango debió ser la misma. De las anteiglesias cercanas Sopelana contribuyó con otros seis hombres, y Erandio con cuatro. Mayor importancia tuvo la contribución a la Gran Armada que en 1588 se destinó a la invasión de Inglaterra al mando del Duque de Medina Sidonia. La llamada *Escuadra de Vizcaya*, que mandaba Juan Martínez de Recalde, se incluía en la anterior, contando con 13 navíos (9 naves y 4 pataches) y 2.374 hombres (699 de mar y 1.675 de guerra). El desastre fue enorme, y aunque Recalde sobrevivió al mismo, para morir al poco en La Coruña, cientos de vizcaínos perecieron en su escuadra, y en las demás que integraban la Armada²³.

En 1593 las Anteiglesias consideradas costeras, caso de Berango y Leioa que siempre trataron junto a otras de rebatir el apelativo “marinero” que las condenaba a dar hombres para las Armadas, se encontraron con la petición de otros 10 individuos para el Real servicio. El nuevo siglo poco iba a cambiar, en 1611 Bizkaia recibió la petición de 600 hombres para una llamada *Armada de Cantabria*, y en años posteriores, con el transcurrir de la Guerra de los Treinta Años, las aportaciones resultaron ininterrumpidas, con los resultados que era de preveer. En 1622 dos marinos berangueses perecían ahogados en Lisboa.

En 1637, ante la amenaza de la flota gala que obligó a la movilización general de la costa, Leioa aportó 24 hombres para la guardia de puertos y atalayas en Portugalete, Getxo, y en los lugares de Artaza y Ondiz de la propia Anteiglesia. Otros 7 jóvenes debieron ir o al Tercio de 1.000 hombres que a Bizkaia le correspondió aportar para la guerra contra Francia e Inglaterra, o a los 400 hombres que tocaba enviar a Flandes. Berango, al igual que Getxo, destinó al menos 6 hombres, -sólo uno acudía como voluntario-, para ser destinados al exterior. También se realizaban ocasionales recuentos del

23. VARGAS ALONSO, Francisco Manuel: *Berango-Leioa. Estudio Histórico-Artístico*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1997, pp. 176-183.

número de personas capaces de manejar las armas en cada Anteiglesia. En 1639 Leioa aportó 9 hombres para la Armada (5 calafates, 1 artillero, 1 grumete, 2 pajes) y Berango, por su parte, aportó dos artilleros²⁴.

Al incierto destino de decenas de hombres se unía una constante carga económica para sufragar los gastos de las Armadas construidas y de los Tercios levantados a expensas del Señorío. Esto endeudaba a las Anteiglesias obligándolas a desprenderse de tierras comunales con el fin de hacer frente a su parte en los gastos. En 1657 los Fieles de Leioa, Antonio de Lejona y Pedro de Alzaga, ante las “continuas conducciones de ynfantería en cada un año para los exércitos de Cataluña y sus Reales Armadas” debieron tomar por cuenta de la Anteiglesia un censo de 200 reales de principal y 17 de renta anual que les prestó Manuel Araujo, vecino de Bilbao y Erandio. La misma escritura da cuenta de que ante la falta de propios o rentas de la localidad, y para hacer frente a los gastos del censo y similares, se hubo de vender 9 peonadas de juncal “a propósito para pan”, y otras 26 de argomal por 108 ducados con 2 reales. En Berango, veinte años antes, por los gastos motivados en el equipamiento de los 6 infantes que debía aportar la Anteiglesia para los 1.400 a completar por el Señorío, los vecinos tomaron un censo de 50 ducados de principal al 5% de interés²⁵.

Para Berango contamos con una detallada secuencia a partir de los libros de finados, aunque de seguro no se recogieron todas las defunciones producidas en el exterior. En la segunda mitad del siglo XVII las defunciones en el servicio de armas fueron elevadas, especialmente en el lapso comprendido entre 1662 y 1676. Siete vecinos de Berango perecieron al servicio de las armas reales. Uno de ellos sirviendo en las fuerzas terrestres que envía el Señorío a la Guerra de Cataluña (1662), otro, artillero, ahogado en un accidente ocurrido en el barco de Portugaleta que comunicaba ambas riberas de la ría. Un tercero perecía en la Armada Real, y los cuatro restantes morían en los desastrosos encuentros navales mantenidos contra las naves de Luis XIV en aguas de Palermo (1676)²⁶.

La decadencia del Imperio a finales del siglo XVII no significó una cesura en el proceso de levas continuadas. Sabemos que una alerta costera en 1685 movilizó a 17 mozos de Leioa, y luego, en 1692 y 1694, hubo peticiones para que Bizkaia contribuyese con 887 marineros y 1.000 infantes para

24. ACJG-Alto-, Pleitos y Autos, Reg. 19, nº 111, contiene el recuento realizado en Berango en 1658; BASAÑEZ, J.: op.cit., pp. 99-141; Juan de Ubao, natural de Berango, que marchó como calafate a la Armada Real en 1634, textó ante Francisco de Sopelana, AHPV-Protocolos: Leg. 4071, (29-VII-1634).

25. Para el caso de Leioa AHPV-Protocolos: Alzaga, Martín (escribano): Leg. 5.707, año 1657, fol. 9 y ss.; Para Berango: AHPV-Protocolos: Sopelana, Francisco (escribano), Leg. 4.071, (1637).

26. AHEV: Santo Domingo de Berango. Finados, Libro 02-02: los nombres y años en que se celebraron en Berango las exequias de los finados son las siguientes: Pedro de Ybarra (1662); Joan de Larrondo (1664); Pedro de Aguirre (1673); Martín de Gorronzona, Martín de Ynsaurraga, José de Aguirre, y Martín de Cortina (1676); Sobre el encuentro de Palermo: MARTÍNEZ DE CAMPOS, C.: *España Bélica Siglo XVII. La Decadencia del Imperio*, ed. Aguilar, Madrid, 1968, pp. 235-236.

la lucha en Cataluña invadida por los franceses. En 1699 en la nueva leva el cupo de Leioa fue de 4 marineros y 2 grumetes.

La nueva dinastía borbónica, tras ganar la Guerra de Sucesión, se encontró con una fuerza naval reducida, cuya potenciación pasó a ser uno de los objetivos fundamentales de la Corona. Esto se plasmó en nuevas levas que tuvieron por resultado más pérdidas humanas. Entre los años 1700-1730 se sucedieron nueve levas que obligaron a 54 hombres de Leioa, 6 por leva, a servir en la Armada Real. De ellos 32 lo hicieron como marineros, 10 de artilleros, y 12 como grumetes. Las cifras para Berango debieron ser similares. El descontento ante esta situación no podía sino aumentar, sobre todo cuando se pidió a Leioa que subiese su cupo de 6 a 10 hombres. En 1740 la oposición al sistema de levas de marinería era patente en Leioa, ya que los vecinos recurrieron al endeudamiento con el fin de contratar sustitutos que fueran al servicio en lugar de los naturales de la Anteiglesia. Ese año se gastaron 3.875 reales en pagar a 2 franceses, 2 gallegos, 1 vecino de Otañes, y otro de Güeñes, que fueron a la leva por Leioa²⁷.

En 1753 Andrés de Uriarte, natural de Berango, moría en el arsenal del Ferrol sirviendo en la Armada. A partir de este momento se multiplican las defunciones de berangueses navegantes sirviendo en la Armada, como los muertos por enfermedad en el arsenal de Cádiz (1776, 1781, y 1800), o en el sitio a Gibraltar (1782)²⁸.

A veces era posible para los marineros o sus familiares obtener pingües beneficios. Este fue el caso, en 1801, del berangués José de Larraondo que navegando a bordo de la corbeta *Proserpina*, ya citada, participó en dos combates navales que se saldaron con la captura de otras tantas naves inglesas, correspondiéndole partes de la venta de los barcos y su carga por ser “presas bien hechas en tiempo de guerra”. Dio poder para que su padre Ysidro cobrase dichas presas. En el mismo buque viajaba otro joven de la Anteiglesia que no sobrevivió al viaje de retorno, cobrando su padre, Ramón de Landabaso, la parte que le correspondía al muchacho²⁹.

27. ADF-AML: Negociado de Hacienda. A-1. Libro de elecciones de Fieles, Regidores, y Mayordomos (año 1740); En 1739 Leioa, junto a Erandio, Lujua, y Sondica, solicitó la devolución de los hombres entregados para la leva de 350 hombres de ese año. La razón era que consideraban su situación idéntica a la de otras 11 anteiglesias (Sopelana, Pedernales, Busturia entre otras) para las que no se admitió los hombres entregados “por ser gente labradora y no apta para la mar”: ADF-Corregimiento., 0906/006, (22-VI-1739).

28. AHPV-Protocolos: Arias del Arco, Juan Bautista (escribano), Leg. 2.835, fols. 202-203.: (1-10-1781) Poder que María Bengoechea, viuda vecina de Berango, da a Manuel Artecona Salazar, Tesorero General por su Magestad de Rentas provinciales de la ciudad y partido de Cádiz, para que se haga con las pertenencias del hijo de la citada, que “a 2 años fue a la Real Armada y a fallecido en la Baía de Cádiz en el navío *San Ysidro*, soltero, y ha dejado mesadas y algunas ropas”; Otro marinero de Berango pereció en la quema de las famosas baterías flotantes que fracasaron en el intento de hacer capitular a Gibraltar: AHEV-Berango, Finados, Libro 02-01.

29. AHPV- Protocolos: Ochandategui, Miguel (escribano): Legajo 4.399, (27-III-1802), fols. 54-55 v., y (19-II-1803).

El pueblo llano rechazaba un servicio que podía traer más desgracia que fortuna, algo que se acentuaba cuando uno era de profesión marinera, con lo que sus posibilidades de entrar en la leva para la Armada Real aumentaban de forma automática. Por otro lado estaban los contingentes terrestres que con la Guerra de la Convención, al afectar directamente al suelo vizcaíno, obligaron al Señorío a efectuar una movilización masiva. Esta situación provocó en Berango ciertas reticencias, especialmente en puntos como los de la movilización de mayores de sesenta años, y acerca de la obligatoriedad de las guardias a realizar en el castillo (batería) de Sopelana, para todo lo cual el ayuntamiento consultó el parecer del Licenciado Zalbidea. No debemos olvidar que entre los detonantes de la Zamacolada estuvo la oposición al sistema de milicias imperante. En 1806, en la misma Anteiglesia, ante la falta de voluntarios para cubrir plazas en el batallón de voluntarios vizcaínos, las autoridades decidieron tomar a prestamo 650 ducados, al 6 % de interés, para gratificar y favorecer la recluta de los mismos³⁰.

El fin del sistema foral en materia de defensa es una de las características de la quiebra del Antiguo Régimen en la Provincia, aunque a la vista de las considerables pérdidas humanas ocasionadas por las levas efectuadas durante el período foral, sobre todo las marítimas, es dudoso que la nueva situación fuera peor para quienes habían venido arrojando los peligros del reclutamiento desde el siglo XVI. La amenaza de ir a filas poco perturbaría el ánimo de quienes, como antes, podían optar a comprar un sustituto, evitándose así los peligros inherentes al destino en ultramar.

4. CONCLUSIONES

Este estudio se ha centrado, en definitiva, en diferentes cuestiones que la Antropología ha señalado como esenciales. En este caso referidas a unas sociedades fundamentalmente rurales, en las que el elemento marítimo constituyó una faceta secundaria que sólo afectó a una minoría de su población. Esto no impide vislumbrar las permanencias de dicha sociedad en la actividad marítima.

La religiosidad, la religión fusionada con el lenguaje simbólico propios de la Sociedad del Antiguo Régimen, emerge al analizar la cultura material, la tecnología. Ahí están los nombres, claramente religiosos, de muchos de los buques vinculados a aquellos siglos. La organización económica aparece intimamente unida a la organización social, al papel de las élites en la organización material del trabajo, en la realización o quiebra el sistema de las levas. La organización familiar y el parentesco aparecen igualmente reflejados a través de las actividades socio-económicas, a través de los actos vincu-

30. ADF-AMB: Libro de Cuentas Municipales 1751 a 1832. Como causa de la falta de voluntarios en 1806 se apuntó "la escasez de gente que se advertía en este pueblo por haber tomado mucha parte de la que había el destino de la marinería". AHPV-Protocolos: Ochandategui, Miguel (esc.), Leg. 4.400, fols. 2-23, (1806).

lados al comercio, a la actividad bélica marítima, al matrimonio, la muerte o la emigración³¹.

En definitiva, el Mar y sus actividades suponían una realidad que rompía la monotonía de la vida cotidiana en las sociedades rurales propias del Antiguo Régimen. Pero, a pesar de la tragedia, no voluntaria como en el caso de las levas, que significó para parte de los miembros de aquellas sociedades, fue a la vez un factor dinamizador, de modernización, que contribuyó al cambio de mentalidad, a la riqueza de otros sectores y, en cierto modo, a una visión más cosmopolita de la vida.

31. CONE, Cynthia A./ PELTO, Pertti J.: *Guía para el estudio de la antropología cultural*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 1977, pp. 31-126; LISON TOLOSANA, Carmelo: *Antropología social y hermenéutica*, Madrid, 1983, pp. 85-120.